

Responsable technique
du comité d'entreprise:
Moers Thierry

COMITÉ D'ENTREPRISE PPT SNCB DU 19 AVRIL 2021

Comité d'entreprise PPT SNCB du 19 avril 2021

1. Suivi inventaire et programme de gestion amiante (2021BCE512)

B-Stations :



La direction nous présente l'inventaire amiante qui a été effectué dans 100 % des bâtiments, les gares, les quais et parkings. Les rapports officiels des firmes extérieures sont mis sur un serveur B-Stations (NAS) et un logiciel est également créé pour l'Auditor.

Chaque personne qui a besoin de consulter cet inventaire peut s'adresser au Spoc de chez B-Station.

Au niveau des locaux présentant de l'amiante, il y a des visites annuelles obligatoires et en collaboration avec B-SW.

Nous en profitons pour demander des explications sur le problème d'amiante à Landen.

Lors de travaux plus conséquents comme changer des fenêtres, détruire des murs, un inventaire destructif est effectué en partant de celui existant mais on pousse plus loin pour permettre d'identifier des zones non décelées lors des contrôles non destructifs qui ne sont pas obligatoires annuellement.

La direction nous affirme que la procédure a bien été respectée avec toutes les sociétés externes.

B-TC atelier :

Pour l'ensemble des bâtiments de B-Technics, les inventaires sont complets. (On parle ici des bâtiments et non du matériel roulant).

Concernant le matériel roulant, chaque type de matériel dispose d'une fiche reprenant les endroits où il y a de l'amiante ainsi que la forme sous laquelle elle se trouve. Une distinction est faite également entre une exposition possible lors d'un entretien habituel ou lors d'une rénovation plus approfondie.

Depuis 2019, chaque type de matériel dispose d'une fiche avec une cartographie du matériel reprenant les zones où il y a de l'amiante en jaune ou en rouge (répertorié par numéro d'engins et non par une série d'engins).

Nous demandons à ce que ces fiches soient accessibles à tout le personnel qui travaille dans ce type de matériel. Si un voyageur casse une paroi, par exemple en tapant du poing sur un mur, il devrait pouvoir savoir s'il y a un risque ou pas.

Le Conseiller en Prévention nous répond que l'amiante qui se trouve derrière une paroi est superficielle et que le risque est minime.

cheminots@cgsp.be

www.cheminots.be



Parole de cheminots

2. Suivi évaluation de santé périodique pour l'accompagnateur de train

Le conseiller en prévention présente les chiffres ci-dessous. Les problèmes étaient déjà présents avec CPS et ne sont donc pas liés au changement de prestataire. (IDEWE)

nmbs



Overzicht vertraging van gezondheidsbeoordelingen bij TB Aperçu du retard des évaluations de santé chez les ACT

Row Labels	Pr	Vervallen - No Show	Vervallen >30d	Vervallen 0-30d
TREINBEGELEIDING		12	421	30
BPT-ACBC TREINBEG CENTRUM		2	47	2
BPT-ACSO ACC DE TRAIN S-O		2	43	5
BPT-BGNO TREINBEG N-O		6	107	6
BPT-BGNW TREINBEG N-W		1	154	12
BPT-ACSE ACC DE TRAIN S-E		1	70	5

Wg lijn 2	septemb	oktober	novemb	decembe	januari	februari	maart	december
	Total %	Total %	Total %	Total %	Total %	Total %	Total %	2020
BPT-ACBC TREINBEG CENTRUM	66.0	63.4	64.9	60.8	58.1	52.4	40.4	↑
BPT-BGNW TREINBEG N-W	63.2	56.1	52.5	50.4	49.1	41.4	40.2	↑
BPT-BGNO TREINBEG N-O	61.1	55.7	54.0	48.4	47.1	44.4	44.7	↑
BPT-ACSO ACC DE TRAIN S-O	50.9	46.2	44.4	33.0	29.3	24.9	24.5	↑
BPT-ACSE ACC DE TRAIN S-E	49.9	42.1	39.7	37.5	35.1	31.3	28.9	↑

Nous signalons que le tableau ne reprend que les chiffres des évaluations de santé périodique. Or, le Code du Bien-être stipule que le personnel ayant un poste de sécurité ou de vigilance doit se soumettre à une visite médicale périodique tous les 24 mois mais aussi à une visite médicale ciblée dans l'intervalle entre deux visites médicales périodiques.

Nous demandons aussi la présentation de la liste nominative de tous les travailleurs qui reprend la date de la dernière évaluation de santé obligatoire qui devrait, en principe, être annexée au plan annuel d'action.

La direction présentera les chiffres lors du prochain CEPPT du 29/04/21.

Nous demandons qu'un représentant d'IDEWE soit présent.

3. Analyse de Risques psychosociaux suite fermeture des guichets B-MS



La fermeture des guichets dans certaines gares n'est pas sans impact sur les autres métiers en lien avec les voyageurs : les accompagnateurs, les agents Securail, les agents B4You sont directement impactés par ces fermetures. Nous demandons donc une analyse de risques pour tout le personnel touché par ces fermetures.

La direction nous répond, une fois de plus, qu'il faut attendre les résultats de l'analyse We are SNCB qui commencera début mai. Nous déplorons que cette analyse ne réponde pas à cette problématique en particulier.

Nous réaffirmons en front commun que, si les résultats ne donnent pas satisfaction, nous pourrions, comme le prévoit le code du bien-être, demander une analyse spécifique sur le sujet.

4. Aperçu des risques généraux des différents métiers

- ▶ Le représentant OVS qui posait la question n'est pas présent, le point est reporté à la semaine prochaine.

5. Rames M7 sans fourgon

• Problème des rames sans fourgon :

Certaines rames circulent sans fourgon suite à l'immobilisation des voitures pilotes. Ces rames ont circulé dans les liaisons vers la côte alors que ces trains étaient bondés. On demande aux accompagnateurs de train de se mettre "à l'abri" lorsqu'ils se trouvent dans des trains où les voyageurs ne portent pas leur masque. Or, ce n'est pas possible dans ces trains. L'accompagnateur n'a nulle part où déposer ses affaires personnelles.

• Problème des rames homogènes M7 sans fourgon :

Le problème va se reproduire également avec les rames de M7 où aucun local n'est prévu pour l'accompagnateur de train.

- ▶ La direction de B-PT étant absente, le point est reporté au prochain CEPPT.

6. Eco-conduite



Lorsque le train est en retard, la vitesse sur l'application Idrive eco-conduite est affichée alors que cette vitesse ne doit plus être respectée, cela porte à confusion.

La vitesse ne pourrait-elle pas être supprimée lors des retards ? La direction nous répond que pour l'instant il est impossible de la supprimer et que cette vitesse n'est qu'une aide à la conduite.

La direction affirme que le conducteur est le seul à évaluer et établir sa vitesse en toute sécurité et visibilité.

Nous attirons l'attention sur le fait que cette vitesse est affichée en petit caractère et qu'un manque d'attention peut très vite arriver.

7. Problème synchronisation Tablette ITRIS



Il y a quelques semaines, il y a eu un problème de synchronisation avec les machines Itris. Cela a eu comme conséquence que les agents n'ont pas pu s'encoder dans leur tablette.

Ces problèmes ne sont pas des problèmes ponctuels. Ils sont liés à l'obsolescence de ces tablettes. Il faut accélérer la recherche d'alternatives.

Nous demandons de changer l'intitulé par « les problèmes de connexion réguliers en général avec le matériel Itris ».

- ▶ La direction de BPT n'étant pas présente, le point est reporté.

8. Divers :

• OCC Bruxelles

Pour ce point la CGSP/ACOD a fait appel à un membre du personnel comme expert technique.

Il y eu une enquête sur le vécu des collaborateurs + une campagne de mesure de bruit à l'OCC de Bruxelles.

Les résultats montrent que le niveau sonore est gênant. Il y a un problème de pression acoustique de 63 DB et 62 DB au centre de la pièce. La norme française recommandée avec un filtre A est de 50 Db pour effectuer un travail où il faut se concentrer. Il y a des bruits parasites, des bruits de téléphone, des discussions privées, le personnel qui parle trop fort.

La direction de B-Station va placer des parois isolées et absorbantes entre le personnel pour pouvoir travailler plus sereinement.

La CGSP/ACOD demande d'étudier la question de scinder l'OCC de Bruxelles et le ROC car lors des discussions il a été mentionné que ce n'était pas obligatoire d'avoir les différentes directions réunies.

• Epidémie au dépôt De Panne



Comment il y-t-il a eu un cluster au dépôt de la Panne ?

Pourquoi les mesures sont limitées au district nord-est.

Pourquoi le testing généralisé n'a-t-il pas été fait lors de ce cluster ?

La direction nous répond qu'un manque de respect des mesures serait la cause du cluster, il est difficile pour tout le monde de respecter les mesures et cela devient long. La décision de faire des tests lors de clusters est venue après.

La CGSP/ACOD demande d'avoir une souplesse lors des réserves dans un dépôt, de pouvoir quitter les installations pour retirer le masque ET de pouvoir s'aérer.

• Analyse de risques conducteur de train

► Le point est reporté au prochain comité

• Proposition adaptation avis 4TR1999

► Le point est reporté au prochain comité, il concerne une modification de prestation mixte diesel et électrique pour les conducteurs en séries.

Nous comprenons que la direction nous présente l'analyse de risques ici au comité, mais ce dossier devrait être discuté en CPR car cela concerne l'organisation du travail (HR analyse notre question pour la prochaine réunion)

Information de la direction :

Le Groupe de travail 6SE se réunira fin mai et ensuite tous les 3 mois.

La direction nous demande de leur communiquer le nom des membres de la CGSP/ACOD pour ce comité 6SE.

La délégation du comité d'entreprise PPT SNCB

Les élus effectifs :



Les élus suppléants :

